از سی‌وسه پل ۲/۵ ساعت زودتر از قبل به حافظیه می‌رسید

ایران هجدهمین آزادراه‌ساز بزرگ دنیا

مهدی عبداللهی
دبیر گروه اقتصاد

روز پنجشنبه ۲۰ مهرماه آزادراه شیراز - اصفهان در شش قطعه به طول ۲۱۲ کیلومتر با حضور رئیس جمهور به بهره‌برداری رسید. به گفته مسئولان وزارت راه و شهرسازی، مسیر شیراز تا استان اصفهان و شهرهای مرکزی و شمال کشور ۱۳۵ کیلومتر کوتاه‌تر شده و این طرح علاوه بر افزایش سرعت عبور و مرور، منجر به کاهش تصادفات جاده‌ای و کاهش مصرف سوخت خواهد شد. آمارها نشان می‌دهد عملیات اجرایی این پروژه که در سال ۱۳۸۹ آغاز شد، در مهرماه سال ۱۴۰۰ به پیشرفت ۸۵ درصدی رسیده بود و پس از تامین اعتبار از سوی دولت سیزدهم، هم‌اکنون به بهره‌برداری رسید و ارزش روز این پروژه بیش از ۲۵ هزار میلیارد تومان برآورد شده است. کاهش دو ساعته طول مسیر و صرفه‌جویی ۱۰۰ میلیون لیتری در مصرف سوخت از مهم‌ترین دستاوردهای این پروژه ذکر شده است. در حال حاضر شش قطعه نخست به طول ۲۱۲ کیلومتر به بهره‌برداری رسیده، قطعه هفتم حدود ۶۵ درصد پیشرفت فیزیکی داشته و مقرر شده طی هفت ماه آینده قطعه هفتم تکمیل و آزادراه به شهر شیراز متصل شود. همچنین ساخت قطعه هشتم نیز ابلاغ شده است. در همین راستا «فرهیختگان» نگاهی به آخرین وضعیت زیرساخت‌های جاده‌ای کشور و مقایسه آن با کشورهای برتر جهان داشته است.

۲۲۱ هزار کیلومتر جاده در ایران

براساس گزارش رسمی وزارت راه و شهرسازی و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور، مجموع مساحت جاده‌های ایران تا روزهای اخیر به ۲۲۱ هزار و ۱۹۳ کیلومتر (راه برون‌شهری شامل آزادراه‌ها، بزرگراه‌ها، راه‌های اصلی راه‌های فرعی و روستایی) رسیده است. از این مقدار، حدود ۳۰۰۵ کیلومتر آزادراه (Motorway)، ۲۰ هزار و ۳۱۲ کیلومتر بزرگراه (Highway)، ۲۶ هزار کیلومتر راه اصلی، نزدیک به ۳۸ هزار کیلومتر راه فرعی، نزدیک به ۱۱۳ هزار کیلومتر راه روستایی آسفالت و ۲۱ هزار و ۴۰۰ کیلومتر نیز راه روستایی شوسه بوده است. طبق این آمارها، مجموعه زیرساخت‌های جاده‌ای کشور وظیفه جابه‌جایی سالانه ۵۵۰ میلیون تن کالا و ۱۴۶ میلیون مسافر را دارد. ۳۹۱ تونل به مساحت ۲۲۱ کیلومتر از دیگر امکانات زیرساخت‌های حمل‌ونقلی ایران است. طبق گزارش مرکز آمار، بخش حمل‌ونقل جاده‌ای شهری و برون‌شهری بالاترین سهم تولید ناخالص ملی را در گروه خدمات به خود اختصاص داده است.

۳۰۰۰ همت ارزش زیرساخت‌های جاده‌ای ایران

نقش حمل‌ونقل در توسعه اقتصادی و ایجاد مشوق‌ها جهت افزایش سرمایه‌گذاری غیرقابل انکار است. رابطه نزدیکی بین حجم حمل‌ونقل و سطح فعالیت اقتصادی در یک کشور وجود دارد، به‌طوری که مقایسه امکانات و خدمات حمل‌ونقلی در مراحل مختلف توسعه اقتصادی در کشورهای مختلف، این رابطه را تایید می‌کند. با توجه به سهم بالای بخش حمل‌ونقل جاده‌ای در تولید ناخالص داخلی و انتقال کالا و مسافر در بین حوزه‌های مختلف حمل‌ونقل، بهبود وضعیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل این حوزه، یکی از اولویت‌های مهم در جهت نیل به توسعه متوازن و پایدار حمل‌ونقل کشور به شمار می‌رود. وزارت راه و شهرسازی و به‌طور خاص سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌عنوان متولی اصلی وظیفه نگهداری ابنیه و راه‌های برون‌شهری و همچنین ساخت، نگهداری و توسعه بخش بزرگی از راه‌های روستایی کشور را به عهده دارند. طبق گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، ارزش دارایی‌ها و زیرساخت‌های حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای ایران شامل شبکه راه‌های کشور، پل‌ها و تونل‌ها و سایر ابنیه فنی تا پایان سال ۱۴۰۰ بالغ بر ۳۰۰۰ همت به نرخ روز برآورد می‌شود که سرمایه قابل توجهی است.

۱۳۰ همت هزینه سالانه نگهداری جاده‌ها

یکی از موضوعات مهم در حوزه راه، موضوع نگهداری و بهسازی راه‌هاست. در کشورهایی همانند ایران، نبود نگاهی جامع و شبکه‌ای به حمل‌ونقل باعث ایجاد هزینه‌های سنگین نگهداری پروژه و درنهایت از بین رفتن سرمایه‌ها می‌شود. نگهداری و بهسازی راه‌ها نقش بسیار مهمی در تامین عبور و مرور ایمن و روان و کاهش مصرف سوخت و استهلاک وسایط نقلیه ایفا می‌کند و کم‌توجهی به این مساله موجب اختلال در فرآیند حمل‌ونقل و چرخ تولید کشور می‌شود. لذا اجتناب از بروز چنین شرایطی نیازمند ارتقای توان فنی، برنامه‌ریزی مناسب و تامین منابع مالی و انسانی در جهت بهبود ارائه خدمات می‌باشد. ضعف نظارت بر کیفیت اجرای پروژه و همچنین نبود گارانتی و ضمانت اجرایی قوی بر کیفیت جاده‌ها پس از بهره‌برداری نیز از دیگر موضوعات مهم در این حوزه است که موجب شده هزینه نگهداری جاده در ایران بسیار بالا و چشمگیر باشد. طبق گزارش رسمی بازوی پژوهشی مجلس، تا پایان سال ۱۴۰۰ دارایی‌های سرمایه‌ای و زیرساخت‌های حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای ایران بالغ بر ۳۰۰۰ همت ارزش‌گذاری شده که نزدیک به ۴٫۳ درصد از این رقم (حدود ۱۳۰ همت) باید سالانه صرف نگهداری از این زیرساخت‌ها شود.

گزارش‌های رسمی نشان می‌دهد مهم‌ترین علل افت کیفی وضعیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل در سال‌های اخیر به دلیل کاهش توان اعتباری و حجم عملیات نگهداری نسبت به اوایل دهه ۱۳۹۰ و همچنین افزایش میزان بار سنگین بیش از مقدار مجاز (بارکامیون‌ها و ماشین‌آلات سنگین) و کاهش توجه به توسعه تجهیزات هوشمند نظارت بر بارهای حمل شده است. در این خصوص میزان کشف متخلفان و بازدارندگی جرایم بسیار پایین است و سازوکار وصول آنها نیز به عنوان محل درآمد با مشکل مواجه است. از طرفی، توسعه فناوری‌های روز در زمینه پایش خودکار شناسایی هوشمند خرابی، راهکار موثری به منظور ارتقای سامانه‌های نگهداری زیرساخت‌های جاده‌ای کشور به شمار می‌رود. یک راه‌حل برون‌رفت از مساله کمبود منابع مالی طرح‌ها جلب مشارکت بخش غیردولتی در سرمایه‌گذاری حوزه نگهداری و بهره‌برداری از جاده‌های کشور از طریق واگذاری طرح‌های نگهداری و بهره‌برداری از راه‌ها است. همچنین توسعه درآمدهای ترانزیتی، تدوین قوانین لازم برای اخذ عوارض مسیرهای غیرآزادراهی، مالیات بر راه، مالیات بر سوخت، ایجاد سهم مشخصی از درآمدهای دولت در اخذ عوارض تن کیلومتر، استفاده از ظرفیت‌های قانونی نظیر جرائم رانندگی و شرکت‌های بیمه و اصلاح قیمت‌گذاری خدمات و تعرفه‌ها از جمله راهکارهای توسعه منابع مالی و کسب درآمد به شمار می‌روند که می‌توان از آنها بهره گرفت.

رتبه ۲۳ جهان در مساحت جاده‌ها

گفته شده براساس گزارش‌های وزارت راه و شهرسازی و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور مجموع مساحت جاده‌های ایران تا روزهای اخیر به ۲۲۱ هزار و ۱۹۳ کیلومتر (راه برون‌شهری شامل آزادراه‌ها، بزرگراه‌ها، راه‌های اصلی، راه‌های فرعی و روستایی) رسیده است. مقایسه مجموع مساحت جاده‌های کشور با آمارهای بین‌المللی نکات قابل أملی را نشان می‌دهد. طبق داده‌های سازمان آمار اروپا (Eurostat)، شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد (ECOSOC) و داده‌های پایگاه داده‌ای Statista، ایران با داشتن ۲۲۱ هزار و ۱۹۳ کیلومتر مساحت جاده‌ای، در رتبه ۲۳ جهان ایستاده است. در این رتبه‌بندی آمریکا با نزدیک به ۶٫۶ میلیون کیلومتر، چین با حدود ۴٫۸ میلیون کیلومتر و هند با ۴٫۷ میلیون کیلومتر به ترتیب سه کشوری هستند که بالاترین مساحت جاده‌ای (شهری و روستایی و شوسه و آسفالت) را دارند. برزیل، روسیه و ژاپن به ترتیب در رتبه‌های چهارم تا ششم قرار دارند. کانادا، فرانسه، استرالیا، آفریقای جنوبی، اسپانیا، آلمان، سوئد، اندونزی، ایتالیا، فنلاند، لهستان، انگلستان، مکزیک، پاکستان، آرژانتین و عربستان نیز در رتبه‌های ۷ تا ۲۲ و قبل از ایران قرار دارند. گرچه این آمار و ارقام یک آمار خام و بدون در نظر گرفتن شاخص‌های مختلف اعم از مساحت کشور، سرانه راه و سرانه خودرو و سایر شاخص‌های دیگر است اما قرارگرفتن ایران در رتبه ۲۳ در بین حدود ۲۰۰ کشور موضوع حائز اهمیتی است به‌ویژه اینکه کشورمان طی ۱۲ سال اخیر به‌واسطه محدودیت‌های ظالمانه تحریمی، کسری بودجه، تورم‌های بالا و کاهش سهم بودجه عمرانی از بودجه کل، مشکلات زیادی برای توسعه حمل‌ونقل عمومی و زیرساخت‌های جاده‌ای داشته، رتبه ۲۳ برای ایران عملکرد قابل دفاعی است.

رتبه ۱۸ ایران در آزادراه‌ها

توسعه آزادراه‌ها به معنی جاده‌هایی که بسیاری از محدودیت‌های ترافیکی را نداشته و سرعت در آن بالاتر از بزرگراه‌ها و سایر راه‌های شریانی است ازجمله موضوعات پراهمیت در توسعه زیرساخت‌های جاده‌ای در جهان است. آمارها نشان می‌دهد با افتتاح آزادراه شیراز-اصفهان مساحت آزادراه‌های تکمیل‌شده کشور تا روزهای اخیر به ۳۰۰۵ کیلومتر رسیده است. این مساحت، ایران را در مساحت آزادراهی در بین ۲۰۰ کشور در رتبه ۱۸ جهان قرار می‌دهد. در این رتبه‌بندی چین با ۱۳۱ هزار کیلومتر، آمریکا با ۹۱٫۵ هزار کیلومتر و کانادا با ۱۷ هزار کیلومتر در رتبه‌های اول تا سوم جهان قرار دارند. اسپانیا، مکزیک و آلمان به ترتیب چهارم تا ششم هستند. در بین کشورهای منطقه عربستان سعودی با ۳۸۹۱ کیلومتر و ترکیه با ۳۶۳۳ کیلومتر به ترتیب در رتبه‌های ۱۲ و ۱۴ جهان قرار دارند.

۱۰ هزار کیلومتر در حال ساخت

آن‌طور که خیرالله خادمی، مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای کشور ۱۷ مهرماه در نشست خبری می‌گوید: «حدود ۱۰ هزار و ۳۵۰ کیلومتر مسیرهای ریلی جاده‌ای و آزادراهی در دست ساخت است که ۳ هزار و ۲۷۰ کیلومتر مسیر ریلی و یک هزار و ۳۸ کیلومتر پروژه‌های آزادراهی و بیش از ۶ هزار کیلومتر بزرگراه و راه اصلی است.» به گفته وی، امسال ۵ پروژه در بخش آزادراه هدف‌گذاری شده که در دست ساخت است و همچنین در پیوست قانون بودجه ۲۴ طرح آزادراهی به طول چهار هزار کیلومتر وجود دارد که باید احداث شود که از این تعداد ۲ هزار و ۷۰۳ کیلومتر در حال بهره‌برداری است. معاون وزیر راه و شهرسازی می‌گوید هفت هزار کیلومتر هدف‌گذاری صورت‌گرفته برای پروژه‌های آزادراهی داریم که از این میزان ۳ هزار و ۵ کیلومتر در مرحله بهره‌برداری و چهار هزار کیلومتر دیگر آن در حال ساخت است. به گفته خادمی، از ۲۴ طرح آزادراهی به طول ۷ هزار کیلومتر، یک هزار و ۳۸ کیلومتر در حال ساخت است و هزار و ۸۸۰ کیلومتر مطالعه آن تکمیل شده و فراخوان برای سرمایه‌گذاری در این طرح‌ها منتشر شده و آمادگی انجام پروژه‌های مشترک در این خصوص وجود دارد. در بخش بزرگراهی شش هزار کیلومتر در دست ساخت است و در حال حاضر ۲۰ هزار کیلومتر آزادراه داریم و ۱۰ هزار کیلومتر دیگر باید ساخته شود تا به تعادل در حمل‌ونقل جاده‌ای دست پیدا کنیم. همچنین امسال از ۸۰۰ کیلومتر بزرگراه جدید بهره‌برداری می‌شود. مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور در خصوص پروژه‌های ریلی این شرکت گفت: «برای امسال ۴۰۷ کیلومتر مسیر ریلی در برنامه بهره‌برداری قرار دارد که این پروژه‌ها شامل بستان‌آباد- تبریز، همدان- سنندج، رشت- کاسپین و راه‌آهن اردبیل است که پروژه بستان‌آباد- تبریز بهره‌برداری شده و پروژه راه‌آهن همدان- سنندج به‌زودی آماده شده و به بهره‌برداری می‌رسد.»

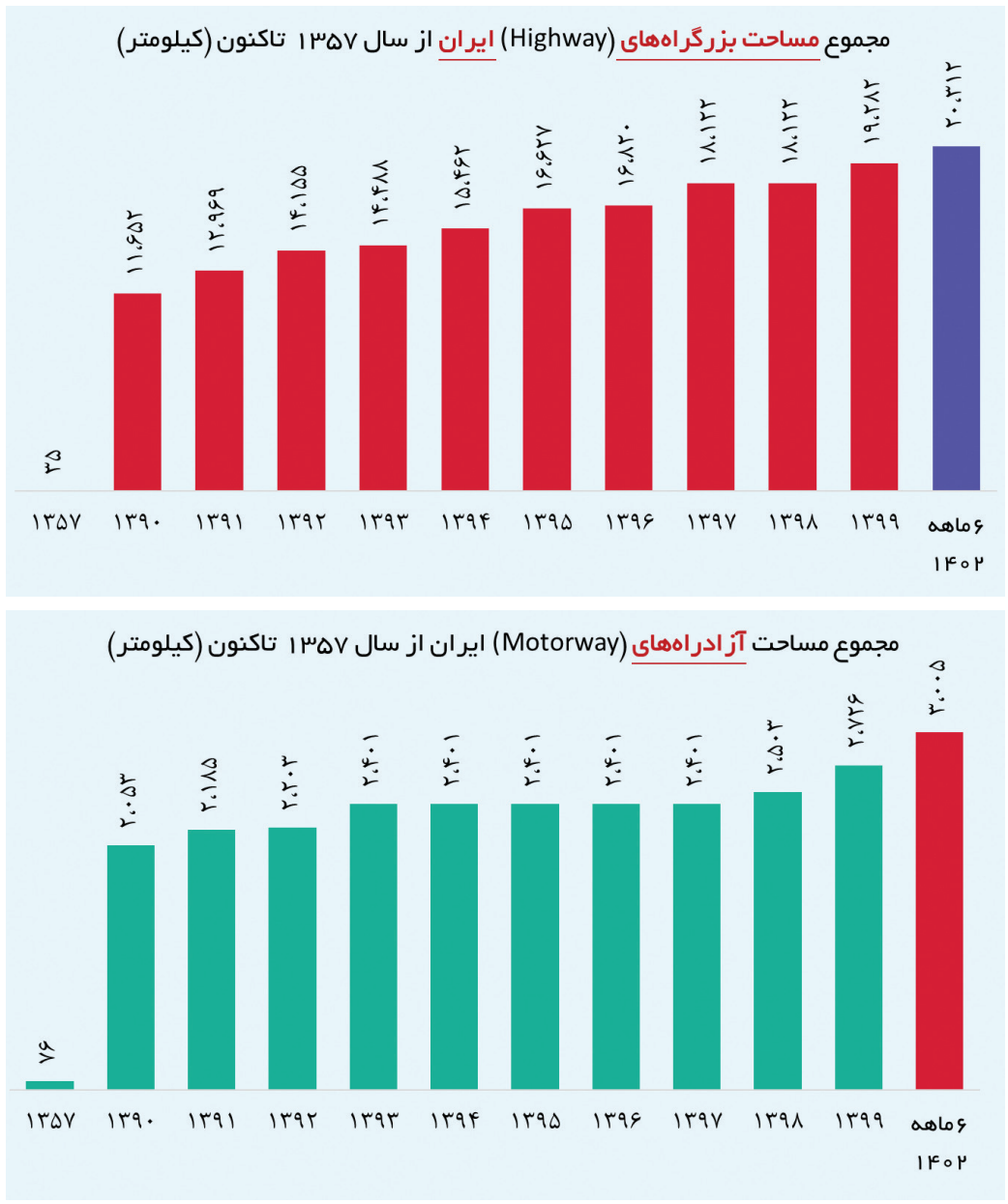
کاهش سرمایه‌گذاری‌ها در دولت روحانی

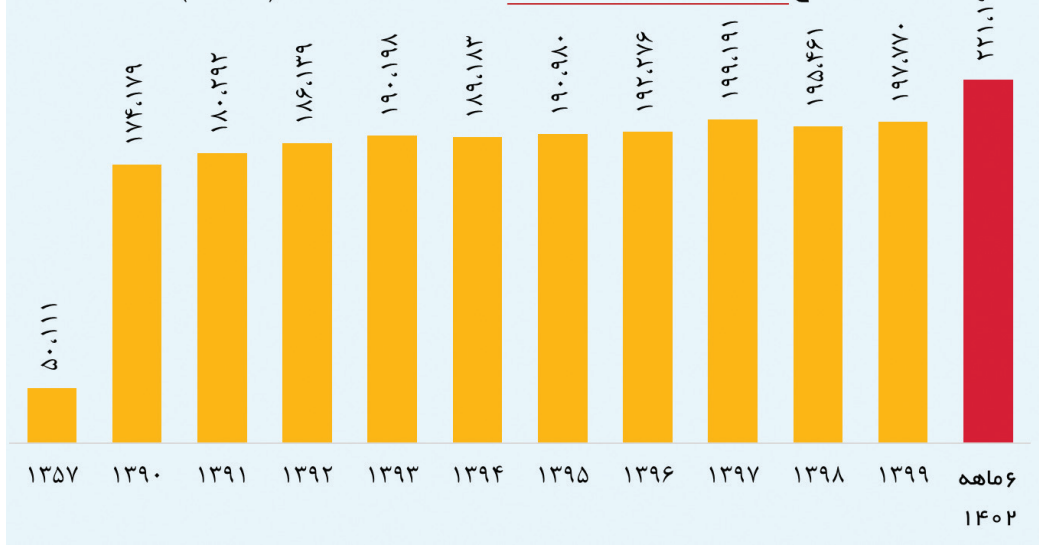
مقایسه آمارهای حمل‌ونقلی کشور نشان می‌دهد بین سال‌های ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۹ (انتهای ۱۳۹۱ تا انتهای ۱۳۹۹) مساحت جاده‌های کشور از ۱۸۰ هزار و ۲۹۲ کیلومتر با رشد ۹٫۷ درصدی به ۱۹۷ هزار و ۷۷۰ کیلومتر رسیده است. این درحالی است که بین سال‌های ۱۴۰۰ تا نیمه نخست ۱۴۰۲ مساحت راه‌های کشور با رشد ۱۱٫۸ درصدی از ۱۹۷ هزار و ۷۷۰ کیلومتر به ۲۲۱ هزار و ۱۹۳ کیلومتر رسیده است. آمارها نشان می‌دهد رشد مساحت بزرگراهی کشور از سال ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۹ حدود ۴۹ درصد و مساحت آزادراهی کشور حدود ۲۴٫۸ درصد بوده است. طبق این آمارها، طی دو سال اخیر رشد مساحت بزرگراهی کشور ۵٫۳ و رشد مساحت آزادراهی کشور ۱۰٫۲ درصد بوده است. گرچه بخشی از پروژه‌های افتتاح شده در این دولت، در دولت قبل ساخته شده، اما این موضوع در دولت روحانی نیز مسبوق به سابقه بوده است. این آمارها نشان می‌دهد عملکرد دولت روحانی به واسطه کاهش بودجه عمرانی کشور ضعیف‌تر از دولت فعلی و البته ضعیف‌تر از دولت نهم و دهم نیز بوده است.

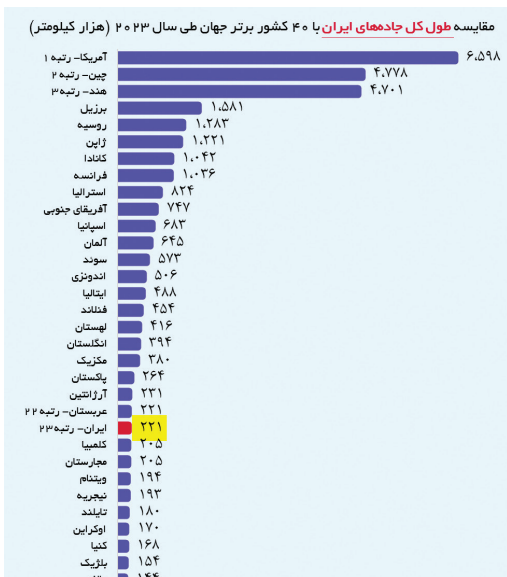
در این خصوص گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس نشان می‌دهد بین سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۰ کسری شدید اعتبارات بخش حمل‌ونقل کشور باعث شده بود هر ساله خسارت ۱۰۰ هزار میلیارد تومانی به حمل‌ونقل جاده‌ای کشور وارد شود. از سوی دیگر عدم وجود شرایط و ساختارهای حمایتی و همچنین نبود تضامین و مشوق‌های کافی برای سرمایه‌گذاری موجب از دست رفتن حجم بالایی از این ظرفیت شده است. از جمله مهم‌ترین چالش‌های حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای در زمینه ساخت و نگهداری می‌توان به کاهش تمایل پیمانکاران به مشارکت در طرح‌های عمرانی طی سال‌های گذشته، مشکلات اعتباری پروژه‌ها و جذب همکاری بانک‌ها، موسسات مالی و سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی در توسعه طرح‌های زیربنایی، عدم تعادل در برخورداری شهرها از شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای و عدم اتصال همه مراکز استان‌ها به شبکه بزرگراهی و مراکز شهرستان‌ها به راه‌های اصلی، هزینه‌های بالای نگهداری ناشی از وضعیت نامناسب رویه راه‌های کشور، انباشته شدن اقدامات لازم معوق طی سنوات گذشته به دلیل محدودیت منابع مالی، افزایش تصاعدی وضعیت خرابی رویه راه‌ها، عدم همخوانی اعتبارات با نیازها برای نگهداری شبکه، فشار مضاعف تردد بر شبکه جاده‌ای کشور به دلیل عدم توسعه سایر شیوه‌های حمل‌ونقل و تعدد بیش از حد طرح‌های عمرانی بدون پیش‌بینی منابع مالی و توجیه ضرورت یا اولویت اجرای آنها در قوانین بودجه سنواتی اشاره کرد.

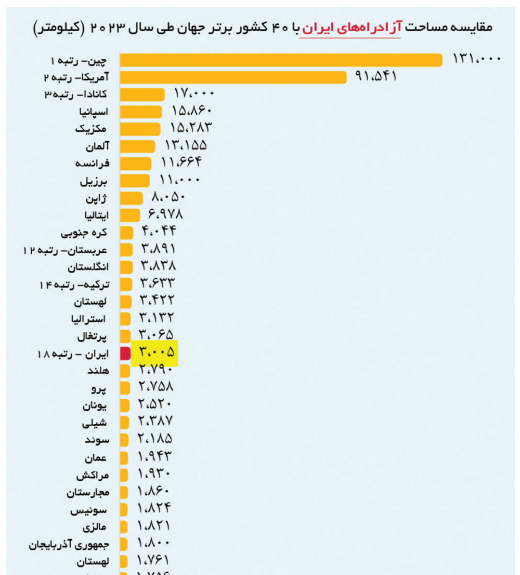
وضعیت کیفیت راه‌های کشور

حمل‌ونقل جاده‌ای در ایران با توجه به وسعت کشور، توزیع جمعیت، پراکندگی صنایع، پوشش وسیع شبکه جاده‌ای و عدم گسترش کامل سایر حوزه‌های حمل‌ونقل در کشور سهم و جایگاه ویژه‌ای در حمل‌ونقل و نیز اقتصاد کشور دارد. براساس اطلاعات فاز اول طرح جامع حمل‌ونقل (سال ۱۳۹۸) بیش از ۹۳ درصد از جابه‌جایی مسافر و حدود ۷۱ درصد از جابه‌جایی بار و درمجموع بیش از ۹۰ درصد از حمل‌ونقل بار و مسافر در کشور توسط حمل‌ونقل جاده‌ای انجام می‌شود. همچنین سهم حمل‌ونقل جاده‌ای از کل ارزش افزوده بخش حمل‌ونقل نیز بیش از ۸۷ درصد است. براساس گزارش مرکز آمار در رابطه با سهم بخش‌های مختلف اقتصادی در تولید ناخالص داخلی کشور در سال ۱۳۹۸ سهم بخش حمل‌ونقل جاده‌ای شهری و برون‌شهری از تولید ناخالص ملی (GDP) معادل ۲۸ درصد است که با توجه به سهم سایر بخش‌ها در گروه خدمات بالاترین سهم را به خود اختصاص داده است. با فرض سهم ۵۰ درصدی حمل‌ونقل برون‌شهری، سهم حمل‌ونقل جاده‌ای از تولید ناخالص ملی حدود ۱۴ درصد برآورد می‌شود. همه این آمارها حاکی از اهمیت ویژه بخش جاده‌ای کشور در اقتصاد ایران دارد. با توجه به سهم بالای جاده در جابه‌جایی کالا و مسافر در کشور، کیفیت راه‌ها یکی از عوامل مهم در ارزیابی زیرساخت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای است. براساس آمارهای منتشرشده از سوی مرکز پژوهش‌های مجلس، تا انتهای سال ۱۴۰۰ در بخش راه‌های شریانی، ۲۲ درصد از راه‌های کشور در وضعیت سالم، ۳۷ درصد دارای خرابی کم، ۲۵ درصد دارای خرابی متوسط و ۱۶ درصد از راه‌ها نیز دارای خرابی شدید هستند. طبق این آمارها، در ۵ ساله ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۰ به طور کلی کیفیت رویه راه‌ها دچار افت نسبی شده است. در بخش راه‌های فرعی و غیرشریانی نیز، حدود ۲۸ درصد آنها دارای خرابی شدید و نیازمند بهسازی سنگین شناسایی شدند. از آنجاکه از سال ۱۳۹۶ تاکنون عملا اقدام خاصی در جهت ارتقای وضعیت رویه راه‌های فرعی صورت نگرفته و همچنین به دلیل وقوع بارندگی‌های شدید و سیلاب طی این مدت، در حال حاضر وضعیت خرابی رویه راه‌های فرعی حداقل ۴۰ درصد نسبت به سال ۱۳۹۶ تقلیل یافته است. درخصوص وضعیت پل‌های دارای اولویت نیز براساس شاخص سلامت در آخرین برداشت انجام شده ۳۰ درصد از پل‌ها در وضعیت سالم، ۴۰ درصد در وضعیت متوسط و ۳۰ درصد در وضعیت آسیب دیده شدید قرار دارند. طبق بررسی انجام شده درمورد وضعیت تونل‌های کشور بیش از ۳۰ درصد از آنها از نظر خرابی‌های سازه‌ای و غیرسازه‌ای از وضعیت مناسبی برخوردار بوده، ۳۵ درصد آنها دارای آسیب‌دیدگی متوسط و ۳۵ درصد باقی مانده نیز دارای آسیب‌دیدگی شدید هستند. لازم به توجه است که علاوه‌بر راه‌ها، نگهداری و مرمت پل‌ها، تونل‌ها و سایر ابنیه فنی نیز با توجه به نقش پدافندی این مجموعه در سرویس‌دهی به کاربران و استمرار تردد در شبکه بسیار حائز اهمیت است.









شنبه ۲۲ مهر ۱۴۰۲
شماره ۳۹۸۰
WWW.FDN.IR
FARHIKHTEGANDAILY

مدیرمسئول:
محمدامین ایمانجانی
سردبیر:
مسعود فروغی
تلفن وفکس:
۶۲۹۹۹۴۹۵ (۰۲۱)
کدپستی:
۱۱۳۵۶۳۳۸۱۶
چاپ:
چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی
نشانی:
خیابان حافظ، پایین‌تر از جمهوری
روبه‌روی ساختمان بورس
ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم